

京成本線沿線のまちづくりを考えるシンポジウム 開催概要

～ みんなで考えたい「健康都市いちかわ」にふさわしいまちづくり ～

日 時 平成21年2月14日(土) 14:00～17:00

会 場 アクス本八幡2階 研修室(市川市八幡3-4-1)

【開催目的】

平成19年度の京成本線の立体化案の公表やアンケート調査の実施及び20年度における市民意見交換会や有識者委員会による検討状況を踏まえ、京成本線沿線のまちづくりに関する課題等に対する共通認識と将来のまちづくりに向けた市民意識の高揚を図ることを目的に開催した。

【参加者数】

45名(市内31名(沿線19名、沿線外12名)、市外ほか14名)

【内 容】

<第1部>

1.基調講演「鉄道立体化と沿線まちづくり」 14:15～15:00

内山久雄氏(東京理科大学教授)

連続立体交差事業とは

- ・国が補助金として支出する事業であり、その負担割合は、国:県:市:鉄道事業者=45%:30%:15%:10%(高架化の一例として)
- ・補助金の財源は道路特別会計(自動車重量税、ガソリン税など)

事業評価について

- ・鉄道立体化は沿線まちづくりにとって体質改善の絶好の機会であることから、目先の費用負担だけでなく、将来を見据えたまちづくりの視点が必要。事業費に関する議論はまちづくりと連動してより慎重に、かつ、市民合意が得られるものでなければならない。

鉄道事業者との調整について

- ・連続立体交差事業の実現に向けて、鉄道事業者に対して事業費縮減の必要性についての理解と協力を得ることも必要不可欠な要素である。

事例紹介

ア)地下化の事例

小田急線・相鉄線大和駅

- ・地下化した相鉄線大和駅の上部空間は遊歩道として利用され、ポケットパークや街路樹が植栽されている。フリーマーケットや骨董市が開かれるなど市民の憩いの空間となっている。

イ)高架化の事例

京王線府中駅

- ・タクシーベイやバスなど公共交通機関の収容場所として高架下を活用している。

小田急線狛江駅 駐輪場としての高架下の一部を利用。

市内の京成本線沿線地域の現況について

- ・市川地区 真間銀座通り、市川真間駅の2面4線ホームなど
- ・八幡地区 葛飾八幡宮(千本公孫樹)、クロマツ、細街路など

良好な都市景観づくり等について

- ・電柱、電線の地中化、街灯の設置が有効であり、更に看板への配慮等へと、段階的に景観の質を高めていくとよい。



(基調講演)



(相鉄線大和駅付近の上部利用の様子)

- ・街路の整備手法として、クルドサック(自動車の回転が可能な袋小路)やボンネルフ(街路を蛇行させたり起伏をつけるなどして、通行車の速度を抑える工夫)が、生活者の快適性と安全性の確保や景観形成の手法として活用されている例がある。
- ・クロマツを活用したパーク・イン・パーク(公園の中の駐車場の創造)
- ・コミュニティーバスの活用(特に高齢者や身障者等のモビリティバリアの解消のため)

市川の未来に向けて

- ・私の「うち」は「まち」の景色の一部を形成しているという意識を皆が持つことが大切。
- ・市川は千葉県の玄関口である。玄関口に見合ったまちの形成をしよう。
- ・削った緑に代わって、植栽を(いかにクロマツを活用していくか。)
- ・高齢化社会の進行を踏まえ、コンパクトシティを目指すべし。
- ・みんなで創ろう未来の市川(未来のまちづくりにはコミュニケーションが大切)

2.京成本線の沿線整備に関する中間報告 15:00～15:25

市川市 京成沿線整備担当室(事務局)

(イメージ図)

京成本線及び沿線地域の現状と今後のまちづくりに向けて

- ・渋滞や歩行者の安全性などの交通面の課題やまちづくりにおける課題(通過車両の住宅地への進入、地域コミュニティの分断、騒音、振動など)解決に向けて、京成本線の立体化と併せて「ゆとり」をキーワードとしたまちづくりを目指していく。(まちづくり構想案の説明)

京成本線の立体化に関する検討

- ・立体化5案の概要、沿線への影響(用地買収など)について
- ・事業主体と事業費の負担割合について

立体化等に関する市民意見について

- ・H19年度市民アンケート結果(全線高架化 41.5%、全線地下化 24.8%ほか)
- ・H20年度市民意見交換会での意見
 - <高架化が良い>
 - 理由:予算的に安い。安全性重視など。
 - <地下化が良い>
 - 理由:地表面を活用できる。景観や騒音、振動の点から沿線住民としては地下化が良いなど。

京成本線の立体化及び沿線まちづくりに関する有識者委員会について

- ・専門的(都市計画、交通・鉄道、景観、建築、防災・防犯等)かつ客観的な見地から提言を行なうため、H20年10月に設置。委員数5名。提言の取り纏めは平成21年3月末を予定。(これまでの主な意見)
- ・都市構造への影響が大きく、長期的な視点(100年、200年)での検討が必要。
- ・市域の地域バランスを考え、街全体にプラス効果となるような考え方が必要となる。
- ・連続立体交差事業と地表や高架下の利用をセットで考える。
- ・国の採択基準にない効果を抽出し、評価する。
- ・鉄道跡地の検討は市民の参画で行うことが必要。
- ・跡地の活用について、鉄道事業者との調整が残される。
- ・市民に、わかりやすいイメージを示すことが大切。

今後の進め方について

- ・平成21年度に立体化とまちづくりに関する市の方針を定め、関係機関との協議を進めていく。



高架化 <八幡中央通り> 地下化



<第2部> パネルディスカッション 15:40 ~ 17:00

テーマ 「ともに考える京成本線沿線のまちづくり」

コーディネーター：東京理科大学教授 () 内山 久雄氏

パネリスト：明治大学准教授 () 山本 俊哉氏

日本大学助教 () 山崎 誠子氏

八幡顔づくりの会 宮川 庄一氏

市川市交通安全母の会副会長 上遠野安子氏

市川市街づくり部次長 森谷 政司

() 市川市京成本線の立体化及び沿線まちづくりに関する有識者委員会委員



(パネルディスカッション)

沿線の"まち"の特徴について

- ・八幡商美会通りの踏切遮断期間が長い。朝のピーク時は交通安全から見て危険と隣り合わせの状況。
- ・歩いて暮らせる街、非常にいい街。文化があり、風情がある。キーワードとしてほっとするまち。緑を含め、このようなこれからの21世紀の価値として軸足をおかなければならない要素を持っている。一方でこのような良い面が壊れつつある部分についてどのように考えていくべきかという岐路に立っているのではないか。
- ・電車と人の目線が離れていなくて電車と人、街が近い印象がある。景観としてはまちの中に電車が通る風景は素敵である。
- ・JR 本八幡駅から国道14号、京成八幡駅までの市街地再開発とそれ以北など多面性が広がっているのが八幡の特徴。平面で走る電車が八幡宮の鳥居の傍を通っていくのが八幡の景色だと思う。
- ・市の中央部では古くからの住宅地が多く、京成本線に沿った菅野、八幡の一角には市の木であるクロマツが点在し、市の代表的な景観を形成している。
- ・国府台から真間地区は木造住宅が密集し、狭隘道路による避難路の問題や円滑な消防活動への懸念もある。

南北交通の将来動向について

- ・社会全体では、今後は人口減少や高齢化が進むことにより車の利用量も減少するだろうといわれている。しかし、外環道路が出来た場合、流れの良い部分に交通が集中するようにはないだろうか。
- ・市内道路は東西方向に発達しているが、そこにアクセスする南北道路が弱い。今後は外環道路や都市計画道路3.4.18号の整備、木下街道の単独立体化により交通渋滞の緩和が期待される。

連続立体交差事業のまちづくりへの貢献について

- ・南北交通の改善のための手法として、単独立体化は絶対に避けたほうが良い。連続立体交差事業で生じる空間を公共空間の拡大に活用すべきである。
- ・高架下や跡地を「ゆとり」をもったまちづくりの創造に利用することが出来る。駅周辺の再開発や人の導線もでき、まちの活性化に役立つ。
- ・立体化する場合は、まちの風景のつながりに配慮すべき。風景の共有を人とまちとのつながりや地域の一体感に活かしていくことが大切。
- ・立体化により東西方向の踏切をなくすことで、南北方向の交通が良くなり、まちに与える影響も大きい。まちづくりにあたっては東西方向だけでなく南北方向に与える影響の重要性を認識して検討していく必要がある。
- ・人と自転車のための安全対策を講じれば、京成は今ままで平面を走るのが八幡の景色ではないか。高架にしたらJRの景色と変わらなくなってしまう。

事業費の負担について

- ・事業費単価については見直す必要がある。費用対効果についても、今後、社会経済状況の変化に応じて試算条件が変わってくることも考えられる。今回提示されたものだけでは判断しきれない。
- ・事業化に当たっての大前提は市民の合意が得られることである。そのためには沿線住民だけでなく、広く市民の方々に事業費と事業効果について説明して理解してもらう必要がある。

会場との質疑応答

Q1.立体化の意見は直接的に影響を受ける沿線住民の意見を重視すべきではないか。(アンケートに重みを付けるなど。)

A1. 市としても沿線住民の意見を重視するように考えています。昨年は意見交換会を実施したほか、今後も沿線住民の方々の意見を伺ってまいります。(市)

Q2.京成の高架化の目的は交通の円滑化です。立体化の次の問題は国道14号と既存道路との渋滞です。これを一体的な問題として認識していますか。

A2. 交通流の円滑化については全体の交通網体系のなかで、連続立体交差事業のみに限らず交差点の改良等も含めて総合的に対策を進めていくべきものと考えています。(市)

Q3.連続立体化の検討区域を東中山まで延長すべきではないか。

A3.都市計画道路3・4・18号及び木下街道が道路の単独立体化で事業を進めていることから、真間川以东については今後交通面での問題は軽減されるものと考えられます。このため、事業効果を考慮して、国府台駅から3・4・18号の手前までを検討区間としています。(市)

アンケートに寄せられた主な意見

(沿線のまちづくりについて) 16件

- ・100年、200年先の八幡をいかに考えるかという視点が必要。
- ・今後の人口減少にも十分に配慮し、道路、土地利用も含め全体的に検討していくべきと思う。
- ・事業の目的、構想段階から市民との合意形成をするべきである。
- ・風景やクロマツの保全も大事。また、住環境や自然環境も大事だが、駅付近の道路環境の改善、商店街の活性化も必要。

(京成本線の立体化について) 18件

- ・立体化ありきという前提での議論は疑問。主要幹線道路は既に立体交差され、外環道路も立体化される。巨額を投じて鉄道の立体化を図るのではなく、交差点を広くし電線地中化を進めて、道路の利便性を高めるべき。
- ・立体化事例を研究し、知恵を出して早期に実現して欲しい。
- ・国府台駅から中山駅までの高架化が望ましい。大地震・大災害を考えても早く着手すべき。
- ・市川市ブランドとしての価値を上げるためにも単純な高架ではなく、全体的な景観も考えた立体化を検討すべき。費用が多少かかっても一部地下化も含めた検討が必要。
- ・鉄道は地下を通して欲しい。市川の自然、緑の美しい景色を残して欲しい。
- ・地下化は乗客に不快。高架で市川の優れた景観を見せて都市の評価を高める。
- ・鉄道だけではなく道路も陸橋、地下道を考えること。